

EN DOMINGO

Evolución y futuro. La ciudad del 2014 es reflejo de aquella en la que Pedro Aparicio era aún alcalde y en la que se pusieron los pilares de su desarrollo actual, basado económicamente en el turismo, con un gran crecimiento de la oferta hotelera y museística, que tiene que ser planificado a partir de ahora y extenderse a otros barrios, y que intenta diversificar su tejido empresarial con la colaboración de la UMA y el PTA

Málaga en el diván

► Siete expertos en distintos ámbitos relacionados con el día a día de la urbe y sus ciudadanos analizan el estado de la capital desde el punto de vista económico, urbanístico, turístico, cultural y su capacidad para adaptarse a las nuevas demandas en movilidad, empleabilidad y desarrollo de las TIC

IGNACIO A. CASTILLO MÁLAGA

► @ia_castillo

■ Málaga va a un psicoanalista. A siete expertos en distintas disciplinas que tienen que ver con su día a día. La ciudad se tumba en el diván. Nadie es perfecto y la urbe tampoco. Ni sus habitantes. Los errores del pasado se mantienen como una herencia que pesa como una losa. Y lo peor es que no terminan de corregirse. Aunque también tiene virtudes, ámbitos en los que debería apostar, en los que incidir.

¿Hábleme de sus padres? No es necesario remontarse a los fenicios. Ni siquiera al floreciente periodo de ocupación islámica. Acerquémonos en el tiempo, como si nos montáramos en el DeLorean. Hemos aterrizado en los últimos años de la década de los 70 del siglo XX. Coincidiendo con la reciente muerte de Pedro Aparicio, el primer alcalde de Málaga elegido en la actual democracia, muchos han recordado cómo la ciudad sufrió entonces una transformación, una modernización, que la convirtió realmente en eso: una ciudad, con los servicios y las infraestructuras mínimas.

Estamos ahora ante una segunda modernización de Málaga. O eso dicen. ¿Qué camino habría que recorrer? Una ciudad es principalmente lo que sus habitantes hacen de ella. Pero existen otros condicionantes que la marcan de forma decisiva. Con sus aciertos e incertidumbres, la Málaga que con Francisco de la Torre ha recuperado el Centro y el puerto, y ha desarrollado un vasto tejido turístico, «ha sido posible gracias a la ingente labor de ordenación y urbanización que Pedro Aparicio abordó en ese inmenso solar que era la ciudad al inicio de la democracia», explica Antonio Vargas, decano del Colegio de Arquitectos.

Desde su punto de vista, hoy en día, la ciudad y su reciente Plan General de 2011 siguen siendo herederos de aquel de 1983 con el que Peralta, Seguí y Quero trataron de establecer las herramientas urbanísticas de un nuevo modelo productivo «en una ciudad que perdía su tejido industrial».

Eugenio Luque, decano de la facultad de Ciencias Económicas de

la Universidad, recuerda cómo Málaga llegó a tener un pujante pasado industrial. Y no sólo se refiere al XIX con las empresas de los Heredia o los Larios. Hace sólo medio siglo, la ciudad mantenía un cordón de fábricas medianamente próspero en lo que hoy es la calle Pácorico. El último vestigio. Sin embargo, desde su punto de vista, «la industria en Málaga no tiene futuro».

La Málaga de comienzos de este

siglo, en una apuesta decidida por su desarrollo turístico, ha centrado sus esfuerzos de rehabilitación en el espacio público del Centro urbano y en dotarse de una red de museos. «Creo que el trabajo que se ha realizado en los últimos años ha sido consecuencia de una buena planificación desde el punto de vista turístico, convirtiendo a la ciudad en unos años en un referente», señala Antonio Guevara,

decano de la facultad de Turismo de la

El primer Plan Estratégico de Málaga ya apostó por asentar su desarrollo económico en el aeropuerto, el PTA y la UMA

la UMA. Sin embargo, precisa que es necesario planificar este crecimiento «para que no se produzcan problemas generados por el incremento desmesurado de turistas». «Es importante analizar la capacidad de carga que puede soportar la ciudad para poder compaginar el turismo y la vida de los residentes», sostiene. Eso que se ha venido diciendo de que la ciudad está hecha para el turista pero no para los malagueños.

Guevara indica que la ciudad debería apostar por ampliar y poner en valor sus recursos turísticos en zonas del centro como Carretería, Pozos dulces y abrirse a otras zonas como la Trinidad y otros barrios. «Es decir, analizar y planificar los recursos turísticos de otras zonas y estudiar los usos de los

futuros comercios para que la ciudad no se convierta en un monoturismo relacionado con la hostelería, hay que poner en valor los aspectos diferenciadores de Málaga».

Como principal reclamo turístico, Málaga se está convirtiendo en la ciudad del cine, de los museos y, sobre todo, en la ciudad de Picasso. «La casa Natal, el Aula Picasso, pendiente de rehabilitación en la sede del Ateneo, el Museo de Málaga en el edificio de la Aduana con los grandes maestros del siglo XIX, pueden ser el complemento perfecto de la oferta picassiana más singular y sugerente del mundo», explica Diego Rodríguez, presidente del Ateneo, que apunta también al CAC, al Thyssen y al futuro Pompidou y al museo de San Petersburgo. «Sin duda van a enriquecer la oferta museística con la duda razonable, en algunos casos, de su rentabilidad económica».

El primer Plan Estratégico de Málaga apostó por fundamentar su desarrollo económico en el «triángulo productivo» que conforman el aeropuerto, el Parque Tecnológico y la Univer-

Dependencia del sector servicios

«El sector servicios es nuestro fuerte, sobre todo el turismo», dice Eugenio Luque. Es lo que ha dinamizado la ciudad, lo que la ha hecho crecer. El turismo representa el 80% del PIB y del empleo en la provincia. «Y eso que está aún muy estacionalizado».

Infraestructuras de primer nivel tras las carencias hasta 1992

Aeropuerto, puerto, carreteras o la llegada de la alta velocidad.

El cambio más importante experimentado por Málaga en los últimos 30 años, a juicio de Eugenio Luque, es el desarrollo experimentado por las infraestructuras. Málaga sufría importantes carencias en este sentido hasta prácticamente la década de los años 90. Luque considera que 1992 fue clave para mejorar las comunicaciones por carretera, lo que ha venido acompañado del crecimiento del aeropuerto, el puerto y la llegada del AVE.

Apuesta decidida por el desarrollo turístico

Rehabilitación en el espacio público del Centro y red de museos

Antonio Vargas considera que es preciso pararse a pensar en las consecuencias que encierra un desarrollo monofuncional, centrado en el turismo: la incapacidad para preservar buena parte del patrimonio arquitectónico; «y fuera de este ámbito urbano, qué clase de atención estamos prestando a otros barrios de la ciudad, que con problemas diferentes a los del Centro, no son objeto de la misma atención».

La red de transporte público es pionera en la incorporación de innovaciones tecnológicas que ha hecho mejorar la calidad de su servicio. «Siempre es necesaria, y ésta es una de las ventajas de este modo de transporte, su adaptación a las circunstancias cambiantes de su entorno», dice Elvira Maeso.

Una red de transporte público que funciona y que se adapta

Autobuses urbanos, carril bici, taxi y ahora también el metro

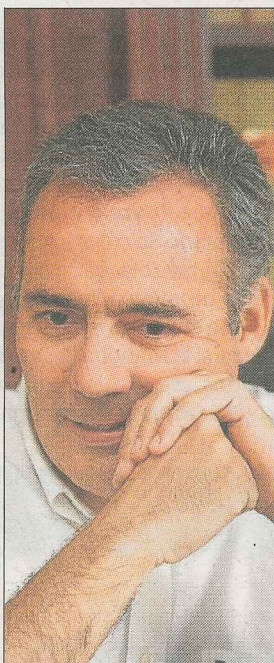
LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS SOBRE LA SITUACIÓN DE MÁLAGA Y SU EVOLUCIÓN EN EL FUTURO



EUGENIO LUQUE
DECANO DE LA FACULTAD
DE ECONÓMICAS

«La industria en Málaga no tiene futuro. Los intentos del PTA están ahí pero tampoco acaban de arraigar como sector industrial»

«La construcción es cíclica: cuando la cosa va bien, Málaga ha crecido por encima de lo que debiera, y en los periodos de crisis, también ha bajado por debajo de lo que debiera»



ANTONIO VARGAS
DECANO DEL COLEGIO DE
ARQUITECTOS

«Demostramos gran incapacidad para preservar buena parte de nuestro patrimonio arquitectónico»

«La próxima será la década en la que la UMA y el PTA hagan de la renovación de la Málaga de los años 60 el escaparate de su potencialidad. Será eso, o que los arquitectos, nos dediquemos a servir copas»



ELVIRA MAESO
DIRECTORA CÁTEDRA DE
GESTIÓN DEL TRANSPORTE

«Estamos siendo testigos de una gran evolución de la movilidad en la ciudad, basada en la peatonalización del Centro»

«El metro tiene una gran importancia y un enorme potencial de crecimiento cuando llegue al Centro de la ciudad y se vaya consolidando su uso»



ANTONIO GUEVARA
DECANO DE LA FACULTAD
DE TURISMO

«Debemos planificar este crecimiento para que no se produzcan problemas generados por el incremento desmesurado de turistas»

«No creo que aún se esté creando una burbuja hotelera, no obstante siempre hay que analizar y planificar el crecimiento»



ÁLVARO SIMÓN
DIRECTOR DEL BIC
EURONOVA DEL PTA

«La burbuja de internet y la implantación de la red ha democratizado el uso de las nuevas tecnologías y empezó a cambiar a Málaga»

«Tenemos que seguir dando cobijo a la especialización del PTA en las TIC, son empresas que proveen transversalmente de servicios a todas las demás»



ANTONIO PEÑAFIEL
DIRECTOR DE COOPERACIÓN
EMPRESARIAL (UMA)

«La UMA tiene una oferta de titulaciones que puede responder a la demanda de empleabilidad de nuestra ciudad»

«Se debe avanzar en una mayor orientación al mercado, potenciar las relaciones con el sector productivo y contribuir más intensamente en los procesos de innovación de las empresas»



DIEGO RODRÍGUEZ
PRESIDENTE DEL
ATENEOS DE MÁLAGA

«Málaga se está convirtiendo en la ciudad del cine, de los museos y, sobre todo, en la ciudad de Picasso como principal reclamo turístico»

«Es una obligación fomentar las bases para hacer de Málaga una ciudad de la música, del teatro y de las industrias creativas, ya que servirá para generar empleo»

sidad. Ya existía la intención de diversificar el modelo económico de una ciudad dependiente del sector servicios y de la construcción, que como se sufre en la actualidad, está sometida a dramáticos ciclos, recuerda Eugenio Luque. Las relaciones de la UMA con el tejido empresarial han ido aumentando y consolidándose en los últimos años. «Es cierto que la situación de crisis ha afectado en cierta medida por ejemplo al índice de inserción laboral de nuestros egresados, pero no tanto a la intensidad de las relaciones Universidad-Empresa», señala Antonio Peñafiel, director técnico de Cooperación Empresarial y Promoción de Empleo en la institución académica malagueña.

Desde su punto de vista, la UMA tiene una oferta de titulaciones que

puede responder a la demanda de empleabilidad de la ciudad y su entorno, «y seguirá contribuyendo al desarrollo y modernización de ésta a través de la transmisión de uno de los pilares básicos del avance de una sociedad y que no es otra cosa que el conocimiento, que puede llegar a las empresas en forma tanto de avances tecnológicos como de capital humano cualificado que se incorporará a las empresas existentes o creará nuevas empresas», señala.

En esta diversificación del tejido empresarial de Málaga juega un papel determinante el Parque Tecnológico, que comenzó su andadura hace 22 años. Álvaro Simón de Blas, director general de BIC EuroNova, insiste en este tiempo se ha producido una «gran transformación». Y no sólo por la capacidad

empresarial de los empresarios malagueños, la mayoría salidos de la UMA. También por el apoyo que han recibido de las distintas administraciones públicas.

La apuesta del Ayuntamiento por el Málaga Valley, centro emisor de ideas e innovación, capaz de atraer a empresas de todo el mundo, inversiones en I+D+i y talento, subiéndose también al carro de las smart cities, son un ejemplo de este impulso, que no se podría haber dado «sin contar con una base de empresas que pudieran acompañar y que estaban en el PTA», agrega Simón de Blas, que considera indispensable mantener esta estructura para competir con muchas otras provincias y regiones de España y de Europa, enfocando su actividad y especializándose, por

qué no, en las energías limpias y renovable.

Estos avances también han tenido su repercusión en el transporte y en la forma que los malagueños tienen de moverse. Más allá de la peatonalización del Centro, algo que destaca Elvira Maeso, como una conquista para el peatón, la directora de la Cátedra de Gestión del Transporte de la UMA subraya el desarrollo de la red de aparcamientos, «aunque todavía serían deseables algunos que facilitarían la intermodalidad con el bus, metro o bici en puntos estratégicos», la llegada del metro y de las nuevas tecnologías en el transporte colectivo, «que han hecho mejorar mucho la calidad del servicio», o la nueva red de carriles y estaciones de bicicletas.